



最便宜的最貴

台灣高鐵面臨破產，驚人的虧損數字，讓多數民眾感到不可思議。藉由交通建設，拉近南北距離，均衡區域發展，為沿線城市帶來人潮、商機、繁榮等「一日生活圈」的美好願景，是否能延續下去，似乎也充滿了變數。

回溯開發過程，高鐵由原先由政府興建，改為與民間合建，台灣高鐵以「政府零出資」的策略，取得開發資格，是台灣第一件以BOT模式進行的公共建設，也是全世界金額最大的BOT案。然而，從台灣高鐵股東挹注金額過低，大量資金皆是舉債而來，利息更曾高達8%的財務結構，不難看出高鐵窒礙難行的命運。

公共建設以BOT案進行，應是期待借助民間企業力量，舒緩政府的財政壓力，滿足社會大眾的民生需求。但企業進行投資，必是經過成本收益分析，建設期後的營運收益，往往是吸引企業出資的重要誘因。若龐大的建設費用無法在預期時間內回收，就很容易出現各種降低成本、增加收入的「路術」。所以基本架構的合理性和可行性，以及各個階段的風險控管，關係BOT案的成功與否。

再有前瞻性的開發計畫，如果缺乏正確的心態，只想以最低成本，決定合作對象和執行方式，出問題時，才用加倍的金錢和時間來補救，都是浪費民膏民脂的行為，也會造成社會動盪，破壞政府、企業與人民的信任關係。

去年此時，台灣社會才因遠通eTag事件鬧得沸沸揚揚，現在又陷入政府接管高鐵，爛攤子要全民買單的焦慮。除了指責政府失職、企業無良，或許也該思考BOT案的特性，到底適用於哪些案子，尤其是攸關民生的基礎建設，維繫著國家與社會發展，更要用長遠的眼光與審慎的態度，做出明智的選擇。

倘若人民、社會乃至國家都想佔便宜，老是以挖東牆補西牆的方式解決問題，就要承擔得不償失的後果，最終是輸掉大家的未來。精準、穩當且合理的付出，才能讓我們生活的地方，獲得長足的進步與真正的繁榮。❤️

萬海航運慈善基金會董事長

陳柏廷